



NORMAS LOCALES

**CAMPEONATO COLOMBIANO DE PARAPENTE ACCURACY
CCPA**

OPEN FAI 2 LA PRADERA SEPTIEMBRE 2021

La Pradera Valle del Cauca, septiembre 13 al 17 de 2021

ID aprobado CIVL

ORGANIZADO POR:

CTNP – FEDEAEREOS

Aprobado por:

**FEDERACION COLOMBIANA DE DEPORTES AEREOS
CIVL/FAI**

<http://www.fedeareos@fedeareos.org>

Dirección: Carrera 7 No 116-50 WeWork Bogotá Colombia
Tels. 314 866 0361



PROPÓSITO

El propósito de campeonato es ofrecer un espacio de entrenamiento final para los pilotos de la SELECCIÓN COLOMBIA de Parapente Accuracy que representará al país en el campeonato mundial en Prilep, Macedonia del Norte en el mes de octubre. El sitio escogido para realizar este evento es el municipio de La Pradera Valle del Cauca el voladero El Mirador de Barlovento, sitio con excelentes condiciones técnicas para la especialidad y que servirá además para reforzar la amistad entre los pilotos de experiencia y las nuevas generaciones de competidores.

Para tal fin se abre la convocatoria para que todos los pilotos interesados en esta competencia participen sabiendo que entregará puntos al ranking internacional FAI.

Días de entrenamiento obligatorio el seleccionado Colombiano.

Día 13 y 14 de septiembre de 2021.

Jornada de registro de los participantes a la competencia

Inicio de registro 8:00 am

Vuelos de entrenamiento libre a partir de las 9:00 am

Hora de Inauguración día 14 6:00 pm

3er día. COMPETENCIA

Día 15 de septiembre de 2021

7:00-07:30 Reunión de información general e instrucciones de seguridad obligatorio.

Sorteo de posiciones de salida en el despegue.

08:00 Salida vuelo de prueba – Piloto de prueba.

8:30 Inicio de la competencia – primera manga de 4 programadas en el día.

7:30 PM Publicación de resultados, listado de salida siguiente día.

4o día.

Día 16 de septiembre de 2021

- 7:00-7:30 Reunión de información general e instrucciones de seguridad obligatorio
- 08:00 Vuelo de prueba – Piloto de prueba
- 8:30 Inicio de la competencia – primera manga de 4 programadas en el día
- 5:30 Publicación de resultados, listado de salida del siguiente día.

5o día.

Día 16 de septiembre de 2021

- 7:00-7:30 Reunión de información general e instrucciones de seguridad obligatorio
- 08:00 Vuelo de prueba – Piloto de prueba
- 8:30 Inicio de la competencia – primera manga de 4 programadas en el día
- 5:30 Publicación de resultados y premiación.

Funcionarios Organizadores

Meet director	J. WALTER VALLEJO P.	- Juez FAI 1
Event Judge:	LUIS FERNANDO PAREDES.	- Juez FAI 2
Director de Seguridad:	SEBASTIAN GUEFIA	- PILOTO

Jurado de Objetivo y despegue

Target Judge 1:	VOLUNTARIO	
Target Judge 2:	VOLUNTARIO	
Target Judge 3:	VOLUNTARIO	
Launch Marshal:	KATHERINE GORDILLO	- Juez NAL

REQUISITOS DE INSCRIPCIONES

Limitaciones de la inscripción

- El Campeonato está abierto para todos los pilotos de Parapente hombres y mujeres que sean miembros activos de la Federación Nacional de Deportes Aéreos y de los países miembros asociados de la FAI, que quieran participar de manera individual y por equipos.
- El número máximo de pilotos es de 50.
- Todas las inscripciones deben hacerse en el formulario oficial de inscripción.

Precio de la inscripción

- La cuota de inscripción será de \$250.000 COP por piloto.
- **Fecha límite de inscripción es el 13 de septiembre de 2021.**
- Cuenta bancaria:
- A nombre de:
- Valor: \$250.000.00 COP

- Reporte de pago: ESCANEAO RECIBO DE PAGO Y ENVIAR AL CORREO
- E-mail de reporte: fedeasistente@gmail.com

Normas generales de competencia

Localización del evento: La prueba **OPEN FAI 2 LA PRADERA SEPTIEMBRE 2021** se realizará en el Municipio de **LA PRADERA Valle del Cauca**, la población posee hostales y hoteles suficientes para la acomodación de los participantes y además zonas de camping en el despegue. El clima oscila entre los 18 a 22 grados de temperatura con vientos predominantes de norte con velocidades de 10 a 25 Kms por hora.

Registro

- La oficina de inscripción estará ubicada en la oficina de deportes del municipio y estará abierta de las horas 8:00 am del día 13 de septiembre hasta las 8:00 pm (día previo a la competencia), esta será la sede del evento.
- A su llegada los pilotos deberán presentarse para hacer su registro, entregando la documentación solicitada sin excepciones, la que se revisara, y cumplidos los requisitos, se entregarán escarapelas de identificación numeración y normatividad complementarias.
- Los controles del equipo serán realizados por el Meet director de forma aleatoria durante la ronda de entrenamientos oficiales para asegurar que todos los pilotos se ajusten a las normas de seguridad.

Registro de Pilotos

Todos los pilotos deberán presentar en el sitio de registro los documentos siguientes:

1. Licencia FEDEAEREOs - FAI vigente Original.
2. Carnet EPS vigente y/o salud pre pagada original.
3. El Organizador se reserva el derecho de admisión de equipos en malas condiciones que pongan en peligro la integridad del competidor.
4. Equipo básico: **Vela en A o en B**, Arnés no carenado, reserva, casco homologado para vuelo libre norma 966.
5. Exoneración de responsabilidad firmada.
6. Los menores de edad serán representados por un tutor, que solamente estará presente cuando el director de competencia lo considere necesario.
7. Los pilotos inscritos tendrán derecho a: Camiseta del evento, Refrigerio diario, hidratación y transporte entre el aterrizaje y el despegue por las rondas programadas.
8. La organización será estricta con los horarios, piloto que no se encuentre en el sitio de abordaje del transporte deberá llegar por sus propios medios al sitio de despegue y estar presente al llamado para su lanzamiento, de no hacerlo se aplicara el reglamento.

FEDEAEREOS proporciona a los pilotos una línea de pre-registro en Facebook página Copa Colombiana de Parapente Accuracy, la que permitirá hacer el registro en el formulario de inscripción on - line, tener presente el ID CIVL de la FAI para los que lo tienen.

Número de rondas

Habrán un máximo de 12 rondas completas, y una de prueba, dentro del tiempo disponible de la válida. Un mínimo de 3 rondas, debe ser completado para validar la competencia; y una de prueba que podrá validarse de ser necesario.

Lanzamiento

- Todos los pilotos entrarán en un sorteo para determinar el grupo con el que deben permanecer durante toda la prueba y su orden de lanzamiento.
- Cada piloto obtendrá un número de identificación que mantendrá visible durante toda la prueba.
- Cuando la última ronda de la competición se llama, los pilotos deben poner en marcha el orden inverso.

Piloto de parapente y la identificación

- La organización proporcionará un número para cada piloto, y será colocado en la escarapela de identificación.
- El porte de la escarapela será de carácter obligatorio.
- Esto se confirmará en el registro.

BOLETINES INFORMATIVOS DE PILOTO

- Habrá una sesión informativa diaria para los competidores, cada mañana a las 7:00, a menos que se especifique lo contrario por previo aviso publicado o anunciado por el Director de Competencia, y notificada en el tablón de anuncios de la competencia. El Presidente de Jurado y / o evento, Director de Seguridad y Marshall de despegue.
- Sesiones informativas podrán ser convocadas en el caso de mal tiempo.
- Todos los pilotos, y demás personal deben asistir a las sesiones informativas con prontitud.
- Las sesiones informativas serán anunciadas tanto en el despegue como en el aterrizaje por los Jueces, informando las decisiones establecidas en la reunión por la dirección de la prueba, y serán publicadas en la cartelera oficial.

SITIOS

Despegue de montaña: **VOLADERO MIRADOR BARLOVENTO**

- Viento predominante enfrentado con leve tendencia al norte y una intensidad moderada de unos 15 a 20 Kms/h, en horas del mediodía suele entrar más fuerte con ráfagas de más de 25 Kms/h, en la tarde baja la intensidad con vientos similares a los de la mañana.
- Altura de Despegue 1.980 msnm

- Características del despegue: Terreno en ladera tendida hacia el valle con unos 20 grados de inclinación despejada en donde se pueden acomodar al menos 5 velas. Presenta dos rampas de vuelo dependiendo de la tendencia del viento.

Riesgos

- Si el viento es más de 7 m/s, (25.2 km/h) se suspende momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles.
- El acceso a la zona de vuelo se hará en vehículo, camioneta o campero carretera destapada hasta el despegue.

Equipo

Mangas de viento, y anemómetro de mano, y almohadilla de medición de toque electrónico en el aterrizaje.

Aterrizaje: HACIENDA LA RIUZA.

- Nivel: 1.250 msnm
- Condición técnica: es un campo de gran extensión usado para ganadería, plano sin obstáculos con posibilidad de colocación de casetas para equipos de emergencia, equipos de control de juzgamiento y espacio para hidratación. El plato de marcación se colocará en el punto central de esta área. La aproximación se podrá hacer por los cuatro puntos dependiendo de la tendencia del viento.

Características del aterrizaje:

- Objetivo demarcado con aserrín visible desde el aire.
- **Riesgos:** Si el viento es más de 7 m/s, (25.2 km/h) se suspende momentáneamente la prueba hasta que las condiciones estén por debajo de estos niveles.
- **Equipo:** Mangas de viento altas, indicadores de cinta bajos, anemómetro manual, almohadilla de toque electrónico con pantalla tipo LED.
- Objetivo almohadilla de 30 cms de diámetro electrónica para marcación y círculos concéntricos de 1, y 2. Mts de diámetro y 10 mts de diámetro para la zona de seguridad, visible desde el aire.

HABILIDADES DE PILOTO

- El piloto debe tener experiencia en despegues de colina.
- Se programa un día previo a la prueba para entrenamientos.
- Los competidores deben haber identificado previamente el sitio de aterrizaje y campos aledaños de emergencia, observando posibles obstáculos.

DESPEGUE Y ATERRIZAJE

Seguridad

- En el lanzamiento el mariscal de despegue tendrá absoluta autonomía para ordenar el despegue de los pilotos en turno.

- Un piloto puede ser temporalmente o permanentemente retirado de la competición si él no parece capaz de despegar de forma segura con las condiciones meteorológicas que se encuentran dentro de los límites de operación.
- Un intento fracasado de despegue podrá ser repetido al final de los lanzamientos de su grupo, si el siguiente intento es fracasado se le otorga un último intento, si fracasa nuevamente será penalizado con el máximo puntaje en la manga, o si un problema de seguridad que surgiera inmediatamente después del despegue (y que es el resultado de la falta de habilidad del piloto) que se traduce en un aterrizaje en el despegue, o delante del despegue, o lejos de la meta, no da derecho a un re-lanzamiento del piloto y se penaliza con el máximo puntaje en la ronda y perderá su lanzamiento.

Lanzamiento

- Los competidores deben volar en el orden correspondiente dado en el sorteo y con la numeración entregada, a menos que tengan autorización previa solicitada al Mariscal de despegue.
- Si los competidores no están listos para volar en el orden establecido, o cuando sea llamado, o cambia su posición voluntariamente sin haber dado conocimiento al Mariscal de despegue, será penalizado con la máxima puntuación.
- Un piloto que no esté presente en el lanzamiento será marcado como ausente (AUS) en los resultados de esa ronda y se le otorgara el máximo puntaje en la ronda.
- Un piloto que no vuele después de 3 intentos, se marcará como intento fracasado (IF) en los resultados de esa ronda, y será penalizado con puntuación máxima en la ronda.
- El piloto informará al Juez de Despegue su disposición, e informará que inicialmente hará un pre inflado para acomodar la vela, una vez realizado indicará su intento de despegue al Marshall de despegue.

Intervalo de lanzamiento

- El intervalo de lanzamiento será de 90 segundos, pero puede ser ajustado por el Mariscal de lanzamiento.
- El tiempo de vuelo será establecido por el comité de seguridad.
- El piloto es consciente de que después del despegue su fin es aterrizar lo más próximo al punto cero, no podrá quedarse más tiempo del requerido en llegar al aterrizaje, y este será determinado por el comité de seguridad.
- El Juez de evento determinará si existe extra tiempo, y será penalizado con el máximo puntaje de la ronda.

De la aproximación final

- Los competidores deben prever el tiempo suficiente de vuelo para llegar a la zona de destino directamente desde su lanzamiento.
- Una vez entra en la zona de aproximación el piloto no hará maniobras peligrosas de descenso.

- El competidor se considera que ha comenzado la aproximación final cuando se pone de frente al blanco y el Juez de evento considerará esta actitud; no sin antes observar que se este esperando a hacer algún cambio significativo de la dirección.
- Las maniobras de descenso realizadas por el competidor por fuera de por lo menos 100 mts a la redonda del blanco no redundarán en detrimento de los factores citados anteriormente siendo permitidas.
- El Piloto podrá hacer bombeos a su vela para reducir la velocidad y aumentar la tasa de caída sin llegar al punto de STALL. Cualquier exceso de esta técnica será sancionado a criterio de los Jueces.
- El Piloto podrá hacer uso de "Orejas" controladas sin alabeos hasta el piso de ser necesario
- No se admite el STALL, los jueces determinarán esta condición y procederán a aplicar la máxima penalización.
- Se brindará ayuda en la aproximación sobre la cancha por seguridad para los pilotos Novatos, cuando comience su aproximación dentro de la cancha el Juez dejara de prestarla.

Aterrizaje

- Los competidores serán calificados de acuerdo a la distancia en centímetros entre el primer punto de contacto con la tierra y el borde del punto muerto (2 cm) del disco para una puntuación máxima de 200 cm.
- El campo de medición será marcado claramente, establecido los círculos de 1 y 2m, y el área de seguridad de 10m perfectamente podada.

Velocidad máxima del viento

- La velocidad máxima permitida del viento en cada zona de destino, a efectos de puntuación de la competencia deberá fijarse en las instrucciones de seguridad y no deberá superar los 7 m/s o 25.2 km/h tanto en el aterrizaje como en el despegue.
- El la organización de la prueba utilizará una grabación de viento en cada aterrizaje y la incluirá dentro del video que se elabora para cada aterrizaje.
- Si el viento supera el máximo establecido la aproximación el piloto será informado con bandera roja.

Señales

- Una persona auxiliar nombrada por el juez de evento podrá ejecutar la señalización visual con una banderola roja que indicara que las condiciones en el objetivo son peligrosas.
- Esta señalización indica que el objetivo está cerrado y el piloto tiene que aterrizar fuera de la meta, y podrá solicitar relanzamiento.

PRE-FLIERS

- Existirán en toda competencia pilotos denominados PRE-FLIERS, son pilotos que están familiarizados con las condiciones del sitio de vuelo y serán presentados en la conferencia informativa el primer día de competencia.

- Ellos entienden la importancia de su papel en la el Campeonato.
- No serán los competidores.
- Los PRE-FLIERS efectuaran un lanzamiento de prueba, sobre las zonas de transito de competencia e informaran a los participantes las condiciones del vuelo a ejecutar.

PUNTUACIÓN

Puntuación individual y de equipos.

- Los puntajes individuales serán una sumatoria de todas las calificaciones obtenidas por el competidor en las mangas completadas.
- Cuando se completen cuatro rondas se descartara la peor si se completan otras cuatro se descarta la peor de este segmento y así sucesivamente. El resultado final será la sumatoria de las validas que quedaron.
- El ganador será el piloto con la menor puntuación total en todas las rondas de vuelo en la competición siempre y cuando haya por lo menos cuatro pilotos en competencia, y de las mujeres por lo menos tres en la competencia; de no ser así solamente se premiara el primer puesto femenino.
- Se otorga medalla de oro, de Plata y de Bronce para categorías masculino, femenino y por equipos; de haberla, y su puntuación será reportada ante la FAI para el Ranking internacional.
- La puntuación por equipos será la sumatoria de los mejores cuatro puntajes de los integrantes del equipo.
- El equipo tendrá un mínimo de 4 pilotos.

NOTA 1: La premiación en dinero efectivo es potestad de la organización y no es obligante para este evento.

Publicación de Resultados

- Al finalizar el día y tan pronto como sea práctico con las planillas y grabaciones se reunirán el Meet Director, el Juez de Evento y el auxiliar de anotaciones para conformar las planillas de publicación que serán colocadas en la cartelera informativa a primera hora del siguiente día, estas planillas contendrán fecha No. de la ronda, penalizaciones, sumatoria y posición en la prueba.
- **Cualquier reclamación contra los resultados provisionales debe ser presentada dentro de 2 horas después de ser publicadas. (A excepción de la última ronda)**

Sanciones

El piloto en competencia podrá ser sancionado por las siguientes faltas:

Vuelo Peligroso.

1. Ejecución de maniobras sobre el despegue.

2. Obstrucción de la salida de otro piloto.
3. En el aterrizaje, volar al lado de otro competidor a menos de 20 mts.
4. Volar encima de otro competidor a menos de 20 mts.
5. Interferir en el planeo final en el aterrizaje.
6. La no evacuación rápida de el, y de su equipo después de haber efectuado su aterrizaje.
7. El distraer o hacer perder la concentración con gritos a un piloto cuando efectúa su despegue o aterrizaje.
 - a) PRIMERA INFRACCIÓN: Se hace una advertencia fuerte.
 - b) SEGUNDA OFENSA: Se otorga la máxima puntuación de la ronda.
 - c) TERCERA DELITO: Se excluye de la competencia.
8. El Juez de Evento, el Mariscal de Despegue o el Director de Seguridad pondrán denunciar los casos de vuelo peligroso para que a su vez el Meet Director determine la falta y aplique las sanciones.

JUZGAMIENTO

Equipo de jueces

- El concurso será juzgado por el equipo nacional o internacional de jueces, conformado por:
 - Un Meet Director Juez FAI
 - Un Juez de Evento Juez FAI
 - Tres Jueces de objetivo formados en un seminario previo al evento o Juez FAI 2.
 - Un Mariscal de Despegue Juez FAI o piloto local Avanzado.
 - Un auxiliar del Juez de Evento para anotaciones en el aterrizaje.
 - Un auxiliar para el Mariscal de Despegue.
- FEDEAEREOs suministra el equipo de Juzgamiento que será manejado por el equipo de Jueces.

Pruebas de Video

- Organizador proporcionará la grabación del vídeo para el aterrizaje. En el caso de pruebas de vídeo amateur serán tenidas en cuenta solamente si el Meet Director y el Juez de Evento toman la decisión de tenerlo en cuenta como prueba.
- La decisión será tomada en todo caso de una a una, según el número de reclamaciones.
- La información sobre la política de pruebas de video se suministrará en la primera rueda de conferencias de prensa.
- Las reclamaciones serán presentadas previas al pago de una tercera parte del valor de la inscripción ante el Director de competencia; de prosperar a favor del piloto reclamante, esta será restituida por la organización, en caso contrario esta consignación no será devuelta y será tomada por la organización del evento.
- La falta de pruebas de vídeo no es una razón para conceder una re-lanzamiento.

SEGURIDAD

Comité de Seguridad

- Un Director de Seguridad será designado por la Organización y se conformara un Comité de Seguridad cuyos miembros son el Director de Seguridad, el Meet Director y el Juez de Evento y la responsabilidad será la de supervisar todos los aspectos de seguridad.
- Estos incluyen, informar los aspectos de seguridad en la reunión inicial de competencia, durante los Briefing diarios con los pilotos, el control de la meteorología condiciones y especialmente la velocidad del viento en el despegue y el objetivo, la revisión en el despegue de los pilotos con equipos peligrosos, de la recogida en aterrizajes fuera de la línea de vuelo e informes de accidentes de los pilotos, tratar todos los accidentes en el comité de seguridad y la presentación de un informe escrito con las de las conclusiones.
- El Director de Seguridad y el Director de Competición no pueden dejar la competencia por razones de la seguridad.
- Estos tendrán los conocimientos del sitio en que se está volando y deberán tener experiencia en concursos similares.

Los procedimientos de emergencia

- Un médico de emergencia y una ambulancia con el equipo adecuado estarán disponibles durante todas las operaciones en el aterrizaje.
- La prueba será cubierta por miembros especializados en evacuación de heridos o lesionados de la red de salud o defensa civil, bomberos, ejército o policía.
- En todo caso alguna de estas entidades estará presente en la prueba.

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO

- El espacio aéreo se reservará para la competencia sin restricciones, obteniendo un NOTAM otorgado por la autoridad aeronáutica AEROCIVIL.

Radio de Comunicaciones

- Radios tipo FAMILY BAND como seguridad pasiva en OFF para pilotos y lo usarán en ON solamente en emergencias en frecuencia 3:31
- Radio Banda Aérea que permite la comunicación entre el Jueces, Marshall de despegue, Juez de Evento, Meet Director en frecuencia 133.000 banda aérea.
- Los competidores no usarán este tipo de equipos banda aérea para evitar interferir en los comunicados oficiales, o generar desinformación malintencionada y ventajosa sobre la competencia.
- Sólo las frecuencias asignadas por los organizadores pueden ser utilizadas.

Cuidado de la zona de Vuelo

- Los sitios que se encuentran dentro de las zonas de vuelo y de desarrollo de la competencia serán, usados de manera racional.

- Se debe tener especial cuidado por parte de todos los participantes, el respeto al espacio libre evitando botar basuras, y evitar hacer algún tipo de intervención al este estado natural, permaneciendo dentro de las áreas marcadas.

QUEJAS Y PROTESTAS

- Las quejas y protestas se tratarán de acuerdo con los procedimientos establecidos en la Sección 7C y Sección General del código FAI
- Una queja se debe presentar solamente por el piloto afectado inmediatamente haya conocido el resultado de su puntaje o haya sido notificado de su falta, ante el Juez del Evento de forma verbal, respuesta que se dará una vez delibere con el Meet Director.
- De no ser satisfactoria esta decisión, el piloto podrá usar una segunda instancia ante el Meet Director la cual deberá hacerla por escrito.
- El plazo para las protestas es de 2 horas (1 hora después de la última ronda) después de la notificación del resultado de la queja.
- La tasa de protesta es de 1/3 del valor de la inscripción que le será devuelto si la protesta prospera a favor del demandante.
- Las protestas serán interpuestas exclusivamente por el piloto afectado, con el criterio técnico suficiente como para sustentar su reclamo.
- No se permitirán representantes o intermediarios en estas reclamaciones.
- Toda queja o protesta será resuelta bajo las normas y reglamentos dictados por el código deportivo FAI sección 7C de Parapente Accuracy, y de las NORMAS LOCALES antes de cerrar la competencia.
- Las formas de protesta oficial y copias impresas de la SC7c y Normas Locales estarán disponibles en la mesa de anotaciones del aterrizaje para su consulta.

El presente reglamento rige para la competencia desde el 6 de agosto de 2021 hasta el día 8 de agosto finalizada la prueba, y se apoya en el Reglamento único de eventos y competencias de la Federación, y la sección 7C – Class O PARAGLIDING ACCURACY CLASS III 2021

ORGANIZACIÓN COPA NACIONAL DE PARAPENTE ACCURACY 2021.